

# AUS DEM WINDSCHATTEN

VW hat den erfolgreichen Passat grundlegend überarbeitet. Reicht das, um bei den **Kombis der Mittelklasse** an der Spitze zu bleiben? Oder treten die etablierten Konkurrenten Mazda 6, Opel Insignia, Skoda Superb und Toyota Avensis zum Überholmanöver an?

[ TEXT Cristoph Kragenings, Markus Schönfeld, Michael Godde FOTOS Daniela Loof, Bernd Ebener ]

## AUTOS IM TEST

### MAZDA 6 2.2 CD

163 PS, Vorderradantrieb,  
0-100 km/h in 8,5 s, 211 km/h Spitze,  
28 590 Euro

### TOYOTA AVENSIS COMBI 2.2 D-4D

150 PS, Vorderradantrieb,  
0-100 km/h in 9,0 s, 210 km/h Spitze,  
28 950 Euro

### OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER 2.0 CDTI

130 PS, Vorderradantrieb,  
0-100 km/h in 12,1 s, 200 km/h Spitze,  
27 590 Euro

### VW PASSAT VARIANT 2.0 TDI (DSG)

140 PS, Vorderradantrieb,  
0-100 km/h in 11,1 s, 208 km/h Spitze,  
31 125 Euro

### SKODA SUPERB COMBI 2.0 TDI (DSG)

140 PS, Vorderradantrieb,  
0-100 km/h in 10,1 s, 203 km/h Spitze,  
28 850 Euro



VERGLEICHSTEST MITTELKLASSE-KOMBIS



Der Mazda 6 Kombi gefällt mit seinem sportiven Handling



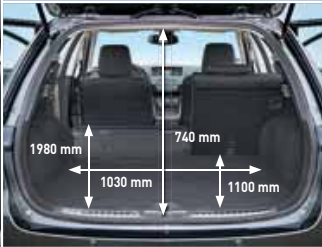
Die Vordersitze sind bequem, bieten aber nur mäßigen Seitenhalt

Ausreichend Platz im Fond, die Lehnenkontur könnte besser sein



Große Rundinstrumente mit grell-rotem Nachtdesign

Die hintere Lehne klappt auf Knopfdruck nach vorn – vorbildlich



Leichtmetallfelgen sind beim Mazda Serie. Im 17-Zoll-Format kosten sie 221 Euro Aufpreis

Spürbare Lastwechselreaktionen in Wechselkurven



**D**er König unter den Kombis präsentiert sich in frischem Gewand: Front- und Heckleuchten des neuen VW Passat Variant erstrahlen nun mit LED-Technik und passen sich der aktuellen Volkswagen-Linie an. In ihm steckt aber mehr als nur ein aufgehüschtes Äußeres. Zahlreiche Änderungen unter der Karosserie machen aus dem Passat, der seit Kurzem beim Händler steht, eine neue Baureihe, die intern B7 genannt wird.

Im Kampf um die Kombi-Krone muss er sich jedoch gegen starke Konkurrenz von Opel, Mazda und Toyota wehren. Erstmals im Vergleich ist auch der Passat-Konzernkollege Skoda Superb, der zwar über den gleichen Antrieb wie der Wolfsburger verfügt, allerdings deutlich preisgünstiger ist.

**KAROSSERIE**

Der Superb Combi trumps mit viel Platz und Funktionalität auf

Das Kofferraumvolumen von Skoda und VW ist bei aufrechter Rücksitzbank identisch (603 Liter) und mit Abstand das größte im Vergleich. Klappt die hintere Sitzreihe des Superb aber nach vorn, so wächst das Volumen auf maximal 1835 Liter – das sind 84 Liter mehr als im Passat Variant (1751 Liter). Der Tscheche hat damit die anderen Kombis locker im Griff: Der Mazda 6 bietet 519 bis 1751 Liter und der Toyota Avensis 543 bis 1600 Liter. Das Schlusslicht im Kofferraumvergleich bildet der Opel Insignia Sports Tourer mit 540 bis 1530 Litern.

Im Innenraum haben sich im Passat, verglichen mit seinem Vorgänger, lediglich Details wie beispielsweise ein neuer Schaltknopf geändert. Das gute Raumgefühl und ausreichend Freiheit für Beine und Kopf bleiben bestehen. Noch eine Spur geräumiger ist der Skoda Superb, der selbst überdurchschnittlich großen Passagieren genügend Bewegungs->

[WWW.AUTOZEITUNG.DE](http://WWW.AUTOZEITUNG.DE)

Weitere vergleichstest unter [autozeitung.de/vergleichstest](http://autozeitung.de/vergleichstest)

[WWW.AUTOZEITUNG.DE](http://WWW.AUTOZEITUNG.DE)

1:1 Anzeige

VERGLEICHSTEST | MITTELKLASSE-KOMBIS

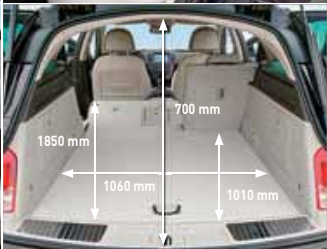


Das Leistungsmanko überspielt der Opel mit seinem agilen Handling.



Die Vordersitze des Opel sind für großgewachsene etwas zu knapp geschnitten

Das Platzangebot und der Sitzkomfort im Fond sind ausreichend



Im Innenraum ordentlich verarbeitet, umständliche Bedienung des Navis

Die riesige Heckklappe geht zu Lasten des Ladevolumens

Leichtmetallfelgen sind beim Insignia ab Werk verbaut. 18-Zoll-Räder kosten 900 Euro

Etwas leichtgängige, dafür aber sehr zielgenaue Lenkung



spielraum vorn und hinten lässt. Bei beiden Autos ist jedoch zu beachten, dass das optionale elektrische Schiebedach die Kopffreiheit im Fond einschränkt.

Der Insignia offeriert im Innenraum seinen Passagieren ähnlich viel Platz wie sein Mitstreiter aus Wolfsburg, was ihn in Kombination mit den umfangreich einstellbaren Vordersitzen durchaus langstreckentauglich macht. Zudem gefällt er im Innenraum mit einer ordentlichen Verarbeitung.

Etwas Gewöhnung verlangt aber das Cockpit des Rüsselsheimers, das mit zahlreichen Knöpfen am Lenkrad und in der Mittelkonsole gespickt ist. Das Navigationssystem (Serie ab Ausstattung Edition) ist per Drehtaster etwas knifflig zu bedienen – mit ein wenig Übung lässt es sich aber reibungslos handhaben.

Einfach und funktionell: So präsentiert sich das Interieur des Toyota Avensis. Die Mittelkonsole ist sehr übersichtlich und selbsterklärend gestaltet. Ein großes Manko des Japaners macht sich hingegen beim Einparken bemerkbar, denn ohne Einparkhilfe ist es schwierig, das 4,80 Meter lange Auto unbeschadet in die Lücke zu lenken. Das liegt an der steil abfallenden und dadurch von innen nicht sichtbaren Motorhaube sowie an der extrem kleinen Heckscheibe. Dafür schneidet der Avensis – punktgleich mit dem Insignia – am besten in Sachen Zuladung und Anhängelast ab. Der Toyota darf 550 kg (Opel 571 kg) einladen und bis zu 1,8 Tonnen gebremst und 500 kg ungebremst ziehen (Opel 1600 kg/750 kg).

Den sportlichsten Eindruck im Inneren hinterlässt der Mazda 6. Umringt von dem Armaturenbrett und der zweigeteilten Mittelkonsole fühlt sich der Fahrer auf seinem Platz ein wenig wie im Cockpit eines Jets – alles ist deutlich sichtbar und in greifbarer Nähe. Einen zusätzlichen Pluspunkt erhält der Mazda für seine auf Knopfdruck automatisch und bequem umklappenden Rücksitze. Trotz seines kompakten Erscheinungsbilds fehlt es aber auch dem Japaner an Übersicht durch die Front- und Heckscheibe.

Bei der Sicherheitsausstattung hat der neue Passat gegenüber der Konkurrenz deutlich zugelegt: Es >

WWW.AUTOZEITUNG.DE

# 1:1 Anzeige

VERGLEICHSTEST MITTELKLASSE-KOMBIS



Skoda: sicheres Fahrverhalten dank des sehr gut abgestimmten Fahrwerks



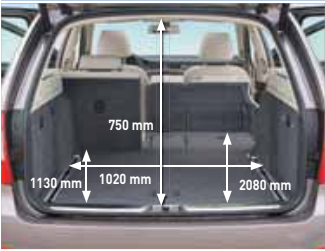
Angenehm große und zudem sehr komfortable Sitze im Tschechen

Selbst in der Luxusklasse findet man nur selten mehr Beinfreiheit



Logisch aufgebautes Cockpit, das intuitiv zu bedienen ist

Riesiger Laderaum mit ebener Fläche – so baut man einen Kombi



Leichtmetallräder kosten mindestens 570 Euro  
Lastwechselreaktionen sind dem Skoda Superb Combi fremd



gibt unter anderem Müdigkeitserkennung (Serie bei Comfort- und Highline), Spurhalte- und Parklenkassistenten sowie ein Abstandsradar mit integrierter City-Notbremsfunktion. Diese bremst den Passat bei einer Geschwindigkeit unter 30 km/h automatisch ab, wenn sich ein Hindernis auf der Fahrbahn befindet.

**FAHRKOMFORT**

Gegen das **adaptive Fahrwerk** des Passat ist kein Kraut gewachsen

In den großen Kombis kann man es sich als Mitfahrer hinten wie vorn sehr bequem machen. Vor allem auf den weichen, stoffbezogenen Sitzen der beiden Japaner wird man fast zum Lümmeln verleitet. Dafür mangelt es ihnen trotz sportlicher Optik an Seitenhalt im Schulterbereich. Die deutlich straffereren, optionalen Ledervarianten der europäischen Konkurrenten nehmen Fahrer und Beifahrer fester in die Zange. Die Opel-Sitze sind zwar ebenso edel verarbeitet wie die von Skoda und VW, wirken aber für große Menschen ein wenig unterdimensioniert. Mit dem Comfort-Paket bestückt (ab Comfortline-Ausstattung), punktet der neue Passat zusätzlich mit Sitzlüftung und längs einstellbaren Kopfstützen.

Auf den hinteren Plätzen ist die geräumige Wohnzimmeratmosphäre des Superb nicht zu übertreffen. Den überragenden Reisekomfort kann man durch Sitzheizung, Rollos für die Seitenscheiben, Fußauflagen und ein Regenschirmfach in der Tür sogar noch auf Oberklasse-Niveau steigern. Da geht es im Insignia oder im Avensis vor allem durch die hohe Fensterlinie beengter zu. Zumal man auf der tiefen Toyota-Bank mit stärker angewinkelten Beinen hockt.

In Letzterem müssen sich die Passagiere auch mit dem subjektiv lauterem Windgeräuschen anfreunden. Zudem geben Karosserie und Verkleidung des Toyota auf schlechter Fahrbahn hin und wieder leise Geräusche von sich. Trotz komfortbetonter Gesamtabstimmung gerät die Karosserie des Japaners auf grobem Kopfsteinpflaster leicht ins Zittern. >

WWW.AUTOZEITUNG.DE

1:1 Anzeige

VERGLEICHSTEST MITTELKLASSE-KOMBIS



Das VSC [ESP] bremsst jede Dynamik des Toyota Avensis frühzeitig ein



Den weichen Sitzen fehlt es an einer passenden Kontur

Weder beim Sitzkomfort noch beim Platzangebot überzeugend



Logisch aufgebaute Bedieneinheiten, große Instrumente

Kleiner Kofferraum im Avensis mit ebener Ladefläche

**MOTOR/GETRIEBE**

Der Mazda ist **kräftig und sparsam** – und gewinnt das Kapitel klar

In dieser Disziplin enttäuscht auch der Opel etwas. Nicht nur, dass sich der kernige Motor bei höheren Drehzahlen akustisch in den Vordergrund spielt, das Fahrwerk poltert bei heftigen Anregungen hörbar. Zudem lässt er auch in der komfortabelsten Abstimmung der elektronischen Dämpfer (Flex-Ride-Fahrwerk: 930 Euro) immer wieder Stöße in den Innenraum durch. Dafür ist der Insignia aber das einzige Auto mit 18-Zoll-Bereifung im Test – die Konkurrenten rollen auf 17-Zöllern. Und mit knapp 571 Kilogramm beladen (höchste Zuladung im Test), federt er deutlich gelassener über schlechte Pisten. Ebenso gut verträgt der Mazda Ballast von 550 kg und kommt damit auch bei tiefen Bodenwellen nicht an seine Grenzen. Allerdings erinnert die Fuhre bei voller Beladung eher an einen Dampfer, der träge, aber sicher durch die See schaukelt.

In einer anderen Liga spielen Skoda und VW. Die straffe Abstimmung steht dem Tschechen sehr gut und lässt ihn völlig ausgewogen über verschiedenste Untergründe gleiten. Selbst tiefe Schlaglöcher bringen ihn nicht aus der Ruhe, und die 4,84 Meter lange Karosserie wirkt äußerst verwindungssteif. Auch die Passat-Hülle gibt während der Prüfung nicht einen Mucks von sich. Kein Wunder, bügelt das adaptive Fahrwerk (DCC: 1070 Euro) in der „Comfort“-Einstellung doch jede grobe Unebenheit glatt – selbst bei voller Beladung. Mit einer halben Tonne verträgt der Passat aber die geringste Zuladung.

Wer vom Toyota in den Mazda umsteigt, bekommt den Eindruck, einen Sportkombi zu fahren. Nicht nur dass der Motor druckvoller zur Sache geht, er zeigt sich auch viel drehfreudiger und hängt gieriger am Gas. Zudem entfaltet sich der Schub weniger schlagartig. In Kombination mit dem knackigen Sechsganggetriebe liefert der Antrieb hier eine Glanzvorstellung ab. Der Toyota enttäuscht mit langen Schaltwegen und einem träge ansprechenden Dieselmotor. Dass >

WWW.AUTOZEITUNG.DE

# 1:1 Anzeige

VERGLEICHSTEST MITTELKLASSE-KOMBIS



VW Passat: mustergültiges Fahrverhalten, exzellent abgestimmtes ESP



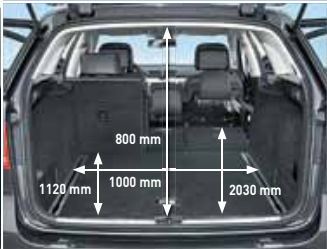
Sehr bequeme Vordersitze mit Sitzbelüftung

Auch die hinteren Sitzgelegenheiten bieten viel Komfort



Der neue Passat hat sich im Innenraum nur geringfügig verändert

Ausreichend großer Laderaum im Variant



Das Fahrwerk des Wolfsburgers federt exzellent  
Volkswagen lässt sich die 17-Zöller mit 1145 extra bezahlen



der 163 PS starke Mazda 6 trotz Leistungsvorteil in diesem Test die besten Verbrauchswerte abliefern (6,5 Liter auf 100 Kilometer), setzt dem Ganzen noch die Krone auf. Opel, Skoda und VW sind um einiges schwerer als die Konkurrenz aus Fernost, halten sich aber beim Verbrauch fast ebenso vorbildlich zurück. Bei den Fahrleistungen müssen sie aber Federn lassen – der 130-PS-Insignia verliert auf den Sprintkönig Mazda 6 ganze 2,6 Sekunden bis Tempo 100, bis 160 km/h sogar 11,5 Sekunden. Dafür überzeugt der Opel mit einer ebenso knackigen Schaltung und einem großen 70-Liter-Tank für üppige Reichweiten.

Zwischen Superb und Passat klafft bei den Fahrleistungen eine überraschend große Lücke. Mit identischem Antrieb aus dem VW-Regal bestückt – Zweiliter-Diesel mit 140 PS und Sechsgang-DSG –, liest der 75 Kilogramm leichtere Skoda dem zugeschnürt wirkenden Wolfsburger hier die Leviten. Sowohl bei den Beschleunigungswerten als auch bei der Laufkultur kann sich der Tscheche absetzen. Der Superb präsentiert sich mit diesem Motor aufgeweckter und stürmt auf der Autobahn williger in Richtung Höchstgeschwindigkeit. Dafür arbeitet das Aggregat im Passat besser isoliert – es zeigt sich akustisch nicht so kernig präsent wie im Skoda.

Volkswagen bietet jetzt übrigens für 50 Euro Aufpreis einen Freilauf für den sechsten Gang im DSG an. Sobald also bei höherem Tempo der Fuß vom Gas genommen wird, fällt der Motor auf Leerlaufdrehzahl zurück, und der Kombi beginnt ohne Schlepplmoment zu „segeln“. Was bei langen Ausrollmanövern sicher Sinn macht, entpuppt sich in der Praxis als etwas nervig. Denn die Drehzahladel tanzt bei zäher Autobahnfahrt ständig auf und ab, und das Wiedereinkuppeln kostet Zeit und verzögert spontane Zwischensprints.

**FAHRDYNAMIK**

VW und Skoda sind **extrem sicher**, der Mazda macht am meisten Spaß

Dass der Familienvater mit seinem Kombi nicht auf Fahrspaß verzichten muss, beweist der Mazda nicht >

WWW.AUTOZEITUNG.DE

1:1 Anzeige

## VERGLEICHSTEST MITTELKLASSE-KOMBI



Der Skoda Superb Combi stellt mit maximal 1835 Liter Ladevolumen das größte Frachtabteil zur Verfügung. Den kleinsten Kofferraum hat der neue Opel Insignia Sports Tourer mit 1530 Liter

nur bei den Fahrleistungen, sondern auch auf kurvigen Straßen. Der kräftige 6er folgt Lenkbefehlen ausgesprochen willig. Zudem erreicht er hohe Kurvengeschwindigkeiten. Er ist der Sportkombi in diesem Vergleich. Allerdings zeigt er auch im Grenzbereich die ausgeprägtesten Lastwechselreaktionen. Insbesondere in Wechselkurven lösen Bremsmanöver oder Lenkorkturen ein intensives Mitlenken der Hinterachse aus. Diese Eigenart hat sich aber nach dem letzten Facelift deutlich reduziert und wird, solange man das DSC (ESP) eingeschaltet lässt, sauber von der Elektronik korrigiert. Der neue Passat hingegen ist der Musterknabe der Fahrstabilität. Er zeigt am Einlenkpunkt nur eine geringe Tendenz, über die Vorderräder zu schieben und verharrt im Kurvenverlauf stur auf der Ideallinie. Egal welchen Richtungsbefehl der Fahrer an die Vorderachse diktiert, der Passat setzt ihn bedingungslos um. Dass er dieses mustergültig abgestimmte Fahrverhalten nicht in eine bessere Handlungszeit umsetzen

kann, liegt an seinem in diesem Vergleich kraftlosen Antrieb. Im Slalom hingegen zeigt er, wie gut der Spagat zwischen sicher und schnell gelungen ist. Bestnoten verdient sich der Passat beim ESP. Allerdings trifft das auch auf den Skoda zu. Beide Systeme wachen immer im Hintergrund und sind auch dann, wenn sie eingreifen, kaum zu spüren. Der Skoda, der unter seinem Blech ebenfalls die Grundstruktur des Passat nutzt, profitiert zusätzlich von seinem längeren Radstand, dem straffen Fahrwerk und nicht zuletzt von dem trotz gleicher Leistung spritzigeren Antrieb. Etwas zu viel auf Sicherheit bedacht waren die Ingenieure bei der Abstimmung des Toyota Avensis Combi. Er erstickt die Kraft seines potenten Triebwerks schon beim ersten Herausbeschleunigen aus engen Kehren mit vehementen Eingriffen der Traktionskontrolle. Werden die Geschwindigkeiten höher, hat das VSC (ESP) ohnehin das Sagen. Schon leichtes Untersteuern quittiert das System mit hartem Regelintervallen, die zudem

von einem nervigen Warnton begleitet werden. Das ist eindeutig zu viel Bevormundung. Opel hat da einen deutlich angenehmeren Kompromiss gefunden. Der Sports Tourer zeigt ein erstaunlich agiles Fahrverhalten. Obwohl er nur 130 PS für den Vortrieb nutzt, lässt er die gesamte Konkurrenz – bis auf den sportlichen Mazda – auf dem Handling-Parcours hinter sich. Er lenkt ähnlich zackig ein wie der Mazda, nur die Lenkung arbeitet dabei ein wenig zu leichtgängig. Sehr gut ist zudem sein ESP abgestimmt. Zwar reagiert es nicht ganz so feinnervig wie die Systeme in VW und Skoda, aber spürbar besser, als es im Toyota der Fall ist. Bei den Bremswerten erreicht der Opel sogar den Spitzenwert in diesem Vergleich. Bereits mit kalten Bremsen packt der Insignia äußerst vehement zu. Zwar verzögert er hier noch minimal schlechter als der Skoda, mit warmer Anlage setzt er jedoch den Maßstab. Der VW zeigt zwar stabile Bremsen, erreicht aber keine herausragenden Verzögerungswerte und verliert so wertvolle Punkte.

### UMWELT/KOSTEN

Opel, Mazda, und Toyota sind in den Unterhaltskosten die Günstigsten

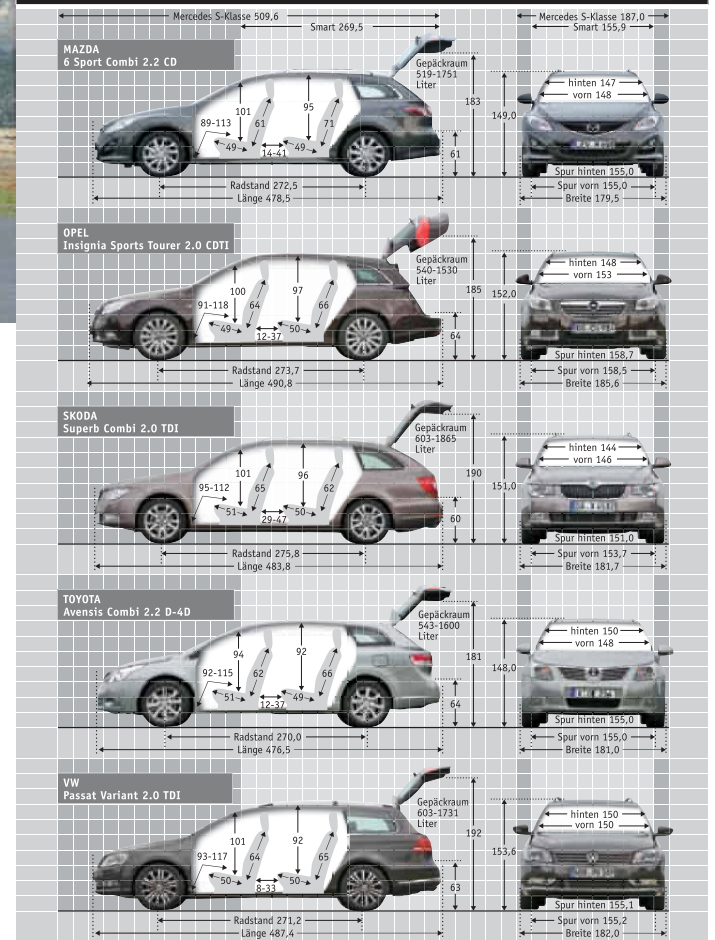
Mit dem neuen Passat entfernt sich VW von den volksnahen Preisen. Bereits in der Basisvariante kostet er 29.025 Euro und ist damit der Teuerste in diesem Vergleich. Inklusiv des DSG-Getriebes unseres Testwagens steigt der Preis auf deutlich über 31.000 Euro. Selbst der Skoda kostet mit DSG gerade einmal 28.850 Euro und rangiert damit auf Augenhöhe mit der preiswerteren Konkurrenz. Der Opel ist zwar der Günstigste in der Anschaffung und bietet mit dem Toyota die besten Versicherungseinstufungen, kann aber gegen die gut ausgestatteten Kombis aus Japan unterm Strich nichts ausrichten. Nicht zuletzt deshalb, weil sie klar strukturierte und gute Garantien bieten, während Opel seine lebenslange Garantie an viele Auflagen knüpft.

### FAZIT



Michael Godde | Der Skoda Superb Combi hat sich seinen Sieg verdient. Er bietet reichlich Platz, eine grundsätzliche Verarbeitung, angenehmen Komfort, einen sparsamen Antrieb und nicht zuletzt ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Der neue Passat Variant muss sich dem Tschechen nicht zuletzt wegen seines hohen Preises geschlagen geben. Auch beim Bremsen verliert er wertvolle Punkte. Der dritte Platz geht an den Mazda. Mit seinem dynamischen Antrieb ist er die Empfehlung für Familienväter mit sportlichen Ambitionen. Platz vier geht an den ausgewogenen Opel, der nicht zuletzt mit seinen guten Bremsen die Fahrdynamik gewinnt. Der blasse Toyota bildet das Schlusslicht.

### ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



Mazda: kraftvoller und sparsamer 163-PS-Turbodiesel



Opel: der schwächste Antrieb im Vergleich läuft rau



Skoda: sparsam und ausreichend kräftig



Toyota: mit 7,2 Liter Diesel auf 100 km der Durstigste



VW: laurhiger, aber nicht sonderlich antrittsstarker Motor



| TECHNIK                   |                           |  |                            |                               |                           |
|---------------------------|---------------------------|--|----------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| MOTOR                     | MAZDA6 2.2 CD             | OPEL INSIGNIA SPORTS T.2.0 CDTI ECOTEC | SKODA SUPERB COMBI 2.0 TDI | TOYOTA AVENTIS COMBI 2.2 D-4D | VW PASSAT VARIANT 2.0 TDI |
| Zylinder/Ventile pro Zyl. | 4/4, Turbodiesel          | 4/4, Turbodiesel                       | 4/4, Turbodiesel           | 4/4, Turbodiesel              | 4/4, Turbodiesel          |
| Nockenwellenantrieb       | Kette                     | Zahnriemen                             | Zahnriemen                 | Kette                         | Zahnriemen                |
| Bohrung/Hub               | 86,0 / 94,0 mm            | 83,0 / 90,4 mm                         | 81,0 / 95,5 mm             | 86,0 / 96,0 mm                | 81,0 / 95,5 mm            |
| Hubraum                   | 2184 cm <sup>3</sup>      | 1956 cm <sup>3</sup>                   | 1968 cm <sup>3</sup>       | 2231 cm <sup>3</sup>          | 1968 cm <sup>3</sup>      |
| Verdichtung               | 16,3 : 1                  | 16,5 : 1                               | 16,5 : 1                   | 15,7 : 1                      | 16,5 : 1                  |
| Leistung                  | 120 kW/163 PS b. 3500/min | 96 kW/130 PS bei 4000/min              | 103 kW/140 PS b. 4200/min  | 110 kW/150 PS b. 3600/min     | 103 kW/140 PS b. 4200/min |
| Max. Drehmoment bei       | 360 Nm b. 1800-3000/min   | 300 Nm b. 1750-2500/min                | 340 Nm b. 1750-2500/min    | 340 Nm b. 2000-2800/min       | 320 Nm b. 1750-2500/min   |

| KRAFTÜBERTRAGUNG |                 |                 |                     |                 |                     |
|------------------|-----------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| Getriebe         | 6-Gang, manuell | 6-Gang, manuell | 6-Gang, autom., DSG | 6-Gang, manuell | 6-Gang, autom., DSG |
| Antrieb          | Vorderrad       | Vorderrad       | Vorderrad           | Vorderrad       | Vorderrad           |

| FAHRWERK        |   |   |   |   |   |
|-----------------|---|---|---|---|---|
| Fahrwerk        | vorn: Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP) | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; VSC (ESP) | vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP |
| Lenkung         | Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch   | Zahnstange, Servo, elektro-hydraulisch  | Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch   | Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch   | Zahnstange, Servo, elektro-mechanisch   |
| Wendekreis l/r  | 12,2 / 12,2 m   | 11,6 / 11,6 m   | 11,3 / 11,3 m   | 11,3 / 11,6 m   | 11,3 / 11,4 m   |
| Bremsen         | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent  | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent  | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent  | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent  | vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent  |
| Serienbereifung | rundum: 205/60 R 16 V   | rundum: 215/60 R 16 V   | rundum: 205/55 R 16 V   | rundum: 215/55 R 17 W   | rundum: 205/55 R 16 H   |
| Testbereifung   | rundum: 215/50 R 17 W   | rundum: 245/45 ZR 18 W  | rundum: 225/45 R 17 W   | rundum: 215/55 R 17 W   | rundum: 235/45 ZR 17 W  |
| Felgen          | 7 x 17  | 8 x 18  | 7 x 17  | 7 x 17  | 7,5 x 17  |
| Reifenmarke     | Bridgestone Potenza Re050a  | Conti SportContact 3  | Pirelli Cinturato P7  | Goodyear Excellence   | Conti SportContact 3  |

| MESSWERTE                 |                |                |                |                |                |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| GEWICHTE                  |                |                |                |                |                |
| Leergewicht Werk/Testwert | 1500 / 1585 kg | 1713 / 1714 kg | 1516 / 1629 kg | 1545 / 1590 kg | 1526 / 1704 kg |
| Zulässige Gesamtgewicht   | 2145 kg        | 2285 kg        | 2154 kg        | 2140 kg        | 2210 kg        |
| Effektive Zuladung        | 560 kg         | 571 kg         | 525 kg         | 550 kg         | 506 kg         |
| Anhängelast geb./ungebr.  | 1600 / 550 kg  | 1600 / 750 kg  | 1800 / 700 kg  | 1800 / 500 kg  | 1800 / 750 kg  |
| Dachlast/Stützlast        | 100 / 75 kg    | 100 / 85 kg    | 100 / 80 kg    | 103 / 75 kg    | 100 / 90 kg    |

| FAHRLEISTUNGEN           |              |              |              |              |              |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 0- 40 km/h               | 2,1 s        | 3,0 s        | 2,4 s        | 2,2 s        | 2,7 s        |
| 0- 60 km/h               | 3,8 s        | 5,2 s        | 4,2 s        | 3,9 s        | 4,9 s        |
| 0- 80 km/h               | 6,1 s        | 8,1 s        | 6,9 s        | 6,4 s        | 7,8 s        |
| 0- 100 km/h              | 8,5 s        | 12,1 s       | 10,1 s       | 9,0 s        | 11,1 s       |
| 0- 120 km/h              | 12,1 s       | 16,8 s       | 14,8 s       | 12,8 s       | 15,9 s       |
| 0- 140 km/h              | 16,2 s       | 24,1 s       | 20,6 s       | 17,6 s       | 21,8 s       |
| 0- 160 km/h              | 22,3 s       | 33,8 s       | 29,8 s       | 24,6 s       | 31,1 s       |
| Höchstgeschwindigkeit    | 211 km/h     | 200 km/h     | 203 km/h     | 210 km/h     | 208 km/h     |
| Handling                 | 1 : 54,7 min | 1 : 58,2 min | 1 : 58,8 min | 1 : 58,9 min | 1 : 59,7 min |
| Slalom Pylonenabst. 18 m | 63,0 km/h    | 62,3 km/h    | 62,3 km/h    | 60,1 km/h    | 62,6 km/h    |

| BREMSWEG                   |        |        |        |        |        |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bremsweg aus 100 km/h kalt | 35,4 m | 34,6 m | 34,4 m | 37,4 m | 35,8 m |
| Bremsweg aus 100 km/h warm | 33,8 m | 33,3 m | 35,5 m | 33,4 m | 35,2 m |

| GERÄUSCHE                             |          |          |          |          |          |
|---------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Standgeräusch                         | 49 dB(A) | 49 dB(A) | 52 dB(A) | 44 dB(A) | 49 dB(A) |
| Vorbeifahrgeräusch                    | 73 dB(A) | 71 dB(A) | 70 dB(A) | 73 dB(A) | 69 dB(A) |
| Innen bei 50 km/h 3. Gang             | 60 dB(A) | 62 dB(A) | 62 dB(A) | 61 dB(A) | 59 dB(A) |
| Innen bei 100 km/h höchst. G.5sd(BA)  | 67 dB(A) | 67 dB(A) | 65 dB(A) | 65 dB(A) | 65 dB(A) |
| Innen bei 130 km/h höchst. G.70 dB(A) | 70 dB(A) | 70 dB(A) | 70 dB(A) | 70 dB(A) | 70 dB(A) |

| VERBRÄUCHE    |                  |                  |                  |                  |                  |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Testverbrauch | 6,5 l D / 100 km | 6,7 l D / 100 km | 6,9 l D / 100 km | 7,2 l D / 100 km | 6,6 l D / 100 km |
| Tankinhalt    | 64 l             | 70 l             | 60 l             | 60 l             | 70 l             |
| Reichweite    | 985 km           | 1045 km          | 870 km           | 833 km           | 1060 km          |
| EU-Verbrauch  | 5,4 l D / 100 km | 6,0 l D / 100 km | 6,0 l D / 100 km | 5,6 l / 100 km   | 5,2 l / 100 km   |

| ABGAS-EMISSIONEN             |            |            |            |            |            |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Kohlendioxid CO <sub>2</sub> | 143 g/km   | 159 g/km   | 158 g/km   | 150 g/km   | 135 g/km   |
| Kohlenmonoxid CO             | 0,295 g/km | 0,263 g/km | 0,166 g/km | 0,161 g/km | k. A.      |
| Kohlenwasserstoff HC         | 0,020 g/km | 0,024 g/km | 0,022 g/km | 0,009 g/km | 0,015 g/km |
| Stickoxid NO <sub>x</sub>    | 0,151 g/km | 0,142 g/km | 0,107 g/km | 0,162 g/km | 0,123 g/km |
| Rußpartikel                  | 0,001 g/km | 0,001 g/km | 0,001 g/km | 0,001 g/km | 0,001 g/km |

| AUSSTATTUNG / PREISE      |          |          |          |          |          |       |
|---------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| MODELL                    | Mazda    | Opel     | Skoda    | Toyota   | VW       |       |
| Grundpreis                | 28 590 € | 27 590 € | 28 850 € | 28 950 € | 31 125 € |       |
| <b>AZ-NORMAUSSTATTUNG</b> |          |          |          |          |          |       |
| Fahrdyn.-Regelung ESP     | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| Fensterheber elektr. v.   | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| Klimaanlage               | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| Leichtmetallfelgen        | Serie    | 900 €    | 570 €    | Serie    | 555 €    |       |
| Metalllackierung          | 540 €    | 525 €    | 500 €    | 520 €    | 550 €    |       |
| Radio mit CD              | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| SitzhöhenEinstellung      | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| Zentralverr. Fernbed.     | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie    | Serie |
| Summe                     | 540 €    | 1425 €   | 1070 €   | 520 €    | 1105 €   |       |

| PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG    |                 |                 |                 |                 |                 |  |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| Günst. Ausstattung <sup>1</sup> | Center-Line     | Selection       | Comfort         | SoL             | Trendline       |  |
| <b>GESAMTPREIS</b>              | <b>29 130 €</b> | <b>29 015 €</b> | <b>29 920 €</b> | <b>29 470 €</b> | <b>32 230 €</b> |  |

| SICHERHEITSAUSSTATTUNG  |                       |                       |                          |                        |                       |       |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|-------|
| Bremsassistent          | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 | Serie |
| Fahrdyn.-Regelung ESP   | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 | Serie |
| Fahrer-/Beifahrerairbag | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 | Serie |
| Isotop                  | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 | Serie |
| Kopfairbag              | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 | Serie |
| Kurven-/Abbiegelicht    | 1700 € <sup>2</sup>   | 1250 € <sup>7,8</sup> | 995/1120 € <sup>11</sup> | 1200 € <sup>13</sup>   | 1400 € <sup>20</sup>  |       |
| Notlauf-Reifen          | -                     | -                     | -                        | 10.200 € <sup>14</sup> | -                     |       |
| Presafe                 | -                     | -                     | -                        | -                      | -                     |       |
| Reifenpannen-Anzeige    | 2                     | 205 € <sup>8</sup>    | Serie                    | -                      | 255 €                 |       |
| Seitenairbags vorn      | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 |       |
| Seitenairbags hinten    | -                     | 300 € <sup>8</sup>    | 300 €                    | -                      | 370 €                 |       |
| Xenonlicht              | 2                     | 7,8                   | 11                       | 13                     | 20                    |       |
| Aktive Kopfstützen      | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 |       |
| Abstandsradar           | -                     | -                     | -                        | 14                     | 1220 €                |       |
| Aut. abbl. A-Spiegel    | -                     | 170 € <sup>8</sup>    | 230 € <sup>12</sup>      | -                      | 385 € <sup>19</sup>   |       |
| Aut. abbl. I-Spiegel    | Serie                 | 200 € <sup>8,9</sup>  | 50 € <sup>12</sup>       | Serie                  | Serie                 |       |
| FH-Einklemmschutz       | Serie                 | Serie                 | Serie                    | Serie                  | Serie                 |       |
| Fernlichtassistent      | -                     | 7,8                   | -                        | -                      | 142 €                 |       |
| Kindersitze, integriert | -                     | -                     | -                        | -                      | 480 €                 |       |
| Lichtsens./Tagfahrlicht | Serie                 | 8,9                   | Serie                    | Serie                  | Serie                 |       |
| Nebelscheinwerfer       | 3                     | 185 €                 | Serie                    | Serie                  | 185 €                 |       |
| Regensensord            | Serie                 | 8,9                   | 170 €                    | Serie                  | 19                    |       |
| Rückfahrkamera          | -                     | -                     | -                        | 1900 € <sup>15</sup>   | 865 €                 |       |
| Sp.wechs./-halte-Ass.   | 1700 € <sup>4/-</sup> | -/525 € <sup>8</sup>  | -                        | 14                     | -/535 € <sup>18</sup> |       |

| SONDERAUSSTATTUNG |                       |                     |                      |                      |                      |
|-------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Lederausstattung  | 1990 € <sup>5,6</sup> | 1800 € <sup>8</sup> | 1840 € <sup>12</sup> | 2000 € <sup>16</sup> | 2335 € <sup>18</sup> |
| Navigationssystem | 2300 € <sup>6</sup>   | 10                  | 690 €                | 15                   | 830 €                |
| Schiebedach       | 5                     | 1200 € <sup>8</sup> | 970 €                | 4500 € <sup>17</sup> | 1185 €               |
| Sitzheizung vorn  | 3                     | 275 €               | 240 €                | 16                   | 300 €                |

<sup>1</sup> gemäß AZ-Normausstattung; <sup>2</sup> inkl. Bi-Xenon, Reflektorkontr. und Einparkk. v. u. h., ab Exclusive-Line; <sup>3</sup> Serie ab Exclusive-Line; <sup>4</sup> inkl. Bose-Sounds, ab Excl.-Line; <sup>5</sup> Plus-Paket mit Leder, el. Sitzst. und Schiebedach; <sup>6</sup> ab Sports-Line; <sup>7</sup> inkl. Bi-Xenon, Kurven- und Abbiegelicht, LED-Tagfahrlicht, und Fernlichtassistent; <sup>8</sup> ab Edition; <sup>9</sup> inkl. Licht- und Regensens. und aut. abbl. Innensp.; <sup>10</sup> Serie ab Edition; <sup>11</sup> Bi-Xenon inkl. Kurven; <sup>12</sup> ab Ambition; <sup>13</sup> Xenon inkl. dyn. Kurven; <sup>14</sup> Aufpreis der TEC-Edition inkl. Automatik; <sup>15</sup> inkl. Navi ab Executive; <sup>16</sup> ab Executive; <sup>17</sup> inkl. Leder, Einparkk., Schiebedach, 18-Zoll-Alus; <sup>18</sup> ab Comfortline; <sup>19</sup> inkl. Regensensord; <sup>20</sup> ab Januar 2011

| WARTUNG / GARANTIE           |           |           |           |           |              |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| WARTUNGSINTERVALLE           |           |           |           |           |              |
| Ölwechsel                    | 20 000 km | lt. Anz.  | lt. Anz.  | 15 000 km | laut Anzeige |
| Inspektion                   | 20 000 km | 12 Monate | 24 Monate | 12 Monate | laut Anzeige |
| Werkstattkosten <sup>1</sup> | 578 €     | 676 €     | 584 €     | 636 €     | 371 €        |

| GARANTIE / GEWÄHRLEISTUNG |            |                         |            |            |            |
|---------------------------|------------|-------------------------|------------|------------|------------|
| Techn. Garant./Gewährl.   | 3 Jahre/-  | 160 000 km <sup>2</sup> | 2 Jahre/-  | 3 Jahre/-  | 2 Jahre/-  |
| Lack                      | 3 Jahre/-  | 2 Jahre/-               | 3 Jahre/-  | 3 Jahre/-  | 3 Jahre/-  |
| Durchrostung              | 12 Jahre/- | 12 Jahre/-              | 12 Jahre/- | 12 Jahre/- | 12 Jahre/- |
| Mobilität                 | unbegr.    | 1 Jahr                  | unbegr.    | unbegr.    | unbegr.    |

| WERTVERLUST   |          |          |          |          |          |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| nach 4 Jahren | 16 353 € | 15 500 € | 15 291 € | 15 951 € | 17 679 € |
| nach 4 Jahren | 57,2 %   | 56,9 %   | 53,0 %   | 55,1 %   | 56,8 %   |

| FIXKOSTEN                       |           |          |           |          |           |
|---------------------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| VERSICHERUNG / STEUERN PRO JAHR |           |          |           |          |           |
| Haftpflicht Typkl./Kost.        | 17/494 €  | 16/461 € | 18/503 €  | 18/503 € | 17/494 €  |
| Vollkasko Typkl./Kost.          | 23/1146 € | 19/817 € | 23/1146 € | 19/817 € | 22/1066 € |
| Teilkasko Typkl./Kost.          | 24/241 €  | 25/257 € | 24/241 €  | 23/206 € | 19/136 €  |
| Abgasnorm                       | Euro 5    | Euro 5   | Euro 5    | Euro 5   | Euro 5    |
| Kfz-Steuer                      | 267 €     | 268 €    | 240 €     | 278 €    | 220 €     |

<sup>1</sup> Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; <sup>2</sup> nur bei 50 000 km, danach gestaffelte Selbstbeteiligung bis 160 000 km

| GESAMTBEWERTUNG       |                  |            |            |            |            |            |
|-----------------------|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| KAROSSERIE            |                  |            |            |            |            |            |
| Raumangebot vorn      | 100 <sup>1</sup> | 80         | 79         | 81         | 78         | 79         |
| Raumangebot hinten    | 100              | 76         | 75         | 92         | 74         | 76         |
| Übersichtlichkeit     | 70               | 32         | 28         | 35         | 28         | 32         |
| Bedienung/Funktion    | 100              | 81         | 80         | 85         | 81         | 83         |
| Kofferraumvolumen     | 100              | 56         | 55         | 66         | 56         | 65         |
| Variabilität          | 100              | 45         | 45         | 45         | 45         | 48         |
| Zuladung/Anhängel.    | 50/30            | 41         | 42         | 40         | 42         | 39         |
| Sicherheitsausstatt.  | 150              | 90         | 93         | 95         | 97         | 104        |
| Qualität/Verarbeitg.  | 100/100          | 174        | 177        | 180        | 172        | 180        |
| <b>KAPITELWERTUNG</b> | <b>1000</b>      | <b>675</b> | <b>674</b> | <b>719</b> | <b>673</b> | <b>706</b> |

| FAHRKOMFORT           |             |            |            |            |            |            |
|-----------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Sitzkomfort vorn      | 150         | 94         | 100        | 100        | 90         | 100        |
| Sitzkomfort hinten    | 100         | 64         | 65         | 72         | 64         | 67         |
| Ergonomie             | 150         | 118        | 118        | 121        | 112        | 121        |
| Innengeräusche        | 50          | 30         | 26         | 27         | 31         | 31         |
| Geräuscheindruck      | 100         | 70         | 71         | 72         | 70         | 75         |
| Klimatisierung        | 50          | 37         | 33         | 33         | 37         | 34         |
| Federung leer         | 200         | 142        | 140        | 147        | 140        | 152        |
| Federung beladen      | 200         | 144        | 142        | 149        | 142        | 152        |
| <b>KAPITELWERTUNG</b> | <b>1000</b> | <b>699</b> | <b>695</b> | <b>721</b> | <b>686</b> | <b>732</b> |

| MOTOR / GETRIEBE      |     |     |     |     |     |     |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Beschleunigung        | 150 | 113 | 86  | 101 | 109 | 93  |
| Elastizität           | 100 | -   | -   | -   | -   | -   |
| Höchstgeschwindigkeit | 150 | 61  | 53  | 55  | 60  | 59  |
| Getriebeabstufung     | 100 | 76  | 74  | 87  | 71  | 87  |
| Schaltung             | -   | -   | -   | -   | -   | -   |
| Kraftentfaltung       | 50  | 39  | 30  | 34  | 33  | 31  |
| Laufkultur            | 100 | 66  | 62  | 63  | 63  | 66  |
| Verbrauch             | 325 | 258 | 254 | 251 | 245 | 256 |
| Reichweite            | 25  | 20  |     |     |     |     |